

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Ostumfahrung Bahnhofstraße (OuB) – Grundsätze der Planung

Der Senat von Berlin

- Stadt II W 55 -

Tel.: 90173-4217

- MVKU IV B W 3 -

Tel.: 9025-1540

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -

des Senats von Berlin

über

Ostumfahrung Bahnhofstraße (OuB) - Grundsätze der Planung

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Entsprechend § 22 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) dürfen Straßen I. Ordnung nur gebaut oder geändert, Straßen II. Ordnung nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für diese Straßen sind die Grundsätze der Planung dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis zu geben. Über die Trassenauswahl ist vor Einleitung eines Verfahrens Benehmen mit den betroffenen Bezirken herzustellen (§ 22a Abs. 2 BerlStrG). Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches (BauGB), die im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festgesetzt worden sind oder werden, ersetzen dabei die Planfeststellung nach den Absätzen 1 bis 3 (§ 22 Abs. 6 BerlStrG).

1. Die OuB ist im Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt und Teil der noch fehlenden nördlichen tangentialen Verbindung in Ost-West-Richtung des sogenannten Tangentenvierecks um die

Köpenicker Altstadt / Dammvorstadt. Entsprechend dem Landesstraßenplan gemäß § 27 Abs. 1 des BerlStrG ist die neue tangentielle Straßenverbindung als Straße II. Ordnung eingestuft. Sie setzt sich aus Sicht ihrer verkehrlichen Funktion aus zwei für sich verkehrswirksamen Abschnitten - der Westumfahrung Bahnhofstraße (WuB) und der OuB - zusammen. Beide Abschnitte sind im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) verankert (siehe Maßnahmenkatalog: Lfd. Nr. 194 und 195). Im StEP MoVe wird für den Berliner Süd-Ost-Raum als erforderliche Maßnahme der Bau der OuB zur Erschließung des neuen Stadtquartiers ehemaliger Güterbahnhof Köpenick identifiziert und entsprechend als übergeordnete Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe II in den Maßnahmenkatalog und in das Mobilitätsprogramm 2023 aufgenommen.

2. Die OuB ist aus übergeordneter Sicht bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers zur Entlastung des Subzentrums der Bahnhofstraße von übergeordnetem Durchgangsverkehr erforderlich und damit eine zwingende Voraussetzung für die nachhaltige Umgestaltung der Bahnhofstraße, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Bevorrechtigung der ÖPNV-Trasse entsprechend des Nahverkehrsplan des Landes Berlin (NVP) einschließlich der Neuaufteilung des Straßenraums zu Gunsten aller Verkehrsträger des Umweltverbundes entsprechend Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE). Zudem müssen die Umsteigebeziehungen zur S-Bahn und zum geplanten Regionalbahnhof (Inbetriebnahme für 2027 avisiert) in der Bahnhofstraße südlich der Eisenbahnüberführung (EÜ) Bahnhofstraße zwingend verbessert und der ÖPNV bevorrechtigt werden.

Die OuB bringt neben der spürbaren Entlastung der Bahnhofstraße auch nachhaltige Entlastungen für die Dammvorstadt mit der Seelenbinderstraße und der Friedrichshagener Straße vom Durchgangsverkehr und bietet die Chance, auch diese Straßenzüge zu Gunsten des Umweltverbunds umzugestalten. Die OuB wird im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick zusätzlich Erschließungs- und Verbindungsfunktionen des beidseitig der Bahnanlagen gelegenen Entwicklungsgebietes und neu entstehenden Stadtquartiers erfüllen und städtebaulich integriert werden.

Die Entlastungsdividenden und verkehrlichen Zielstellungen des Landes Berlins wurden bei der verkehrlichen Analyse im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nachgewiesen und die OuB in die Begründung zur „Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen

Entwicklungsbereichs ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“ vom 12.05.2020 aufgenommen. Aus den oben genannten verkehrlichen Gründen ist die OuB demnach eines der per Rechtsverordnung festgelegten und behördenübergreifend abgestimmten Entwicklungsziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick und wurde daher bei den bisherigen Planungen für das neue Stadtquartier berücksichtigt.

Die Zwangspunkte der OuB mit den Knotenpunkten an der Mahlsdorfer Straße / Bahnhofstraße und dem Brandenburgplatz sowie dem Punkt der Gleisquerung werden unter 3. erörtert. Der weitere Trassenverlauf wurde im Rahmen eines städtebaulichen Werkstattverfahrens von mehreren Planungsteams entwickelt und letztlich wurde ein städtebaulicher Siegerentwurf ausgewählt. Der Trassenverlauf begründet sich somit aus den verkehrlichen Zwangspunkten sowie einer städtebaulich integrierten Trassenführung durch das Entwicklungsgebiet.

Die OuB soll als Stadtstraße mit grundsätzlich Tempo 50 km/h und einem 2x1-streifigen Fahrbahnquerschnitt mit beidseitig begleitenden Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie einem beidseitigen Multifunktionsstreifen (für Straßenentwässerung, Lieferzonen, Bushaltestellen, etc.) errichtet werden. In Kurvenbereichen sowie aus Sicherheits- und/oder Lärmschutzgründen, zum Beispiel in Bereich von Gemeinbedarfseinrichtungen, ist auch eine Anordnung von Tempo 30 km/h möglich. Auf der Basis der bisherigen Untersuchungen wird die Verkehrsbelastung in der OuB im Querschnitt mit bis zu maximal 12.000 Kfz/24h werktags geschätzt. Hierbei ist zu erwarten, dass die OuB (wie oben beschrieben) zu Entlastungen u.a. in der Bahnhofstraße und Seelenbinderstraße führt. Aus den bisherigen Untersuchungen geht hervor, dass bei einer Gebietsentwicklung des neuen Stadtquartiers ohne die OuB die Entlastung im Untersuchungsgebiet deutlich geringer ausfallen würde und die Entlastungswirkungen insgesamt dadurch gehemmt wird (Beispielquerschnitte):

	Bahnhofstraße (zw. Am Stellingdamm und Seelenbinder Str.)	Seelenbinder Straße (zw. Bahnhofstr. und Brandenburgplatz)
Netzfall mit WuB, ohne OuB	ca. 14.000 Kfz/24h	ca. 14.000 Kfz/24h
Netzfall mit WuB, mit OuB	ca. 6.000 Kfz/24h	ca. 8.000 Kfz/24h

In der Bahnhofstraße ist demnach mit Umsetzung der OuB von einer Entlastung um ca. 8.000 Kfz/24h zu rechnen. Auch für die Seelenbinderstraße ist eine spürbare Entlastung von etwa 6.000 Kfz pro Werktag zu erwarten. Die Verkehre aus dem neuen Stadtquartier könnten ansonsten, d.h. ohne Realisierung der OuB, nicht ausreichend (im Sinne der Leistungsfähigkeit) im übergeordneten Netz aufgenommen werden.

Weiterhin kann ohne die OuB die zwingend notwendige Bevorrechtigung der ÖPNV-Vorrangtrasse in der Bahnhofstraße nicht erreicht werden. Als Zielwert für die Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Seelenbinder Straße und Mahlsdorfer Straße strebt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), Abt. IV eine werktägliche Verkehrsstärke zwischen 5.000-7.000 Kfz pro Werktag an. Mit dieser Verkehrsmenge ist eine leistungsfähige Abwicklung des ÖPNV entsprechend den Anforderungen des NVP im Sinne einer Vorrangtrasse voraussichtlich möglich. Aus der obigen Tabelle wird deutlich, dass erst mit Realisierung der OuB dieser Zielwert erreicht werden könnte. Die Realisierung der WuB alleine wäre somit nicht ausreichend. Eine verkehrliche Wirksamkeit ist nur durch die Umsetzung beider Straßeninfrastrukturmaßnahmen gegeben.

Die Planung der Infrastrukturmaßnahme erfolgte nach den „Wirtschaftlichen Standards des Öffentlichen Bauens“. Grundsätzlich wurden bei der Planung der Baumaßnahme einfache sowie wirtschaftliche Ausführungen vorgesehen, die den konstruktiven und statischen Erfordernissen entsprechen. Grundlage für die Erstellung der Bauplanungsunterlage bilden die einschlägigen Vorschriften und Regelwerke des BerlStrG und dessen Ausführungsvorschriften zu § 7 über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). Die Rad- und Gehwegbefestigung erfolgt nach den AV Geh- und Radwege, Teil B „Straßenbautechnik“ sowie der RAS 06.

3. Bei der OuB handelt es sich um den Neubau einer Stadtstraße mit einer übergeordneten Verbindungsfunktion, welche zudem die Erschließung eines Großteils des neuen Stadtquartiers ehemaliger Güterbahnhof Köpenick sichert und zur Entlastung der Bahnhofstraße dient. Die neue Straßenverbindung der OuB soll an die vorhandene östliche Tangente des Tangentensystems um die Altstadt Köpenick und die Dammvorstadt anschließen. Die Anbindung erfolgt am Brandenburgplatz an den vorhandenen übergeordneten Straßenzug Bellevuestraße – Salvador-Allende-Straße einschließlich der Brücke über die Müggelspree, einer der vielen natürlichen Barrieren in diesem Stadtraum. Zur Querung der Bahnanlagen im Bereich der Flächen des

nunmehr zu entwickelnden ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick wurde im Ergebnis umfangreicher Untersuchungen in Abhängigkeit der Bahnplanungen eine verkehrlich sinnvolle und machbare Querungsstelle definiert und festgelegt. Nördlich der Bahnanlagen muss die OuB im Bereich des auszubauenden Stellingdamms am Bahnhof Köpenick an den Knotenpunkt mit der Mahlsdorfer Straße angebunden werden (siehe Anlage 1).

4. Die aus den Untersuchungen zum Querungskorridor der OuB und dem städtebaulichen Werkstattverfahren hervorgegangene Trassenführung der OuB ist für die Bewältigung aller auftretenden Konflikte voraussichtlich die allein planfeststellungsfähige Variante.

Gem. § 22a BerlStrG wurde mit dem betroffenen Straßenbaulastträger des Bezirks Treptow-Köpenick das Benehmen hergestellt. Das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt (SGA) wurde im Rahmen der Planaufstellung in die Trassenwahl einbezogen und in diversen Abstimmungsterminen zur Gestaltung / Aufteilung des Straßenraums informiert. Das SGA bestätigt, dass die in der vorliegenden Planungsgrundlage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt) sowie der SenMVKU festgelegten Grundsätze der Planung für die OuB unter Berücksichtigung der Verkehrssicherung und Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs, aber auch der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme mitgetragen werden. Entsprechende vorlaufende Hinweise aus dem SGA zu den jeweiligen Planungsständen zur nunmehr vorzunehmenden Festsetzung der Grundsätze der Planung wurden berücksichtigt.

Der Bezirk Treptow-Köpenick begrüßt die von den Senatsverwaltungen bisher unternommenen Schritte zur OuB und zur Vollendung des Tangentenvierecks um die Köpenicker Altstadt / Dammvorstadt und weist darauf hin, dass im Rahmen der weiteren Planung der Straßenbaulastträger weiterhin einzubeziehen ist.

5. Für die OuB werden zwei Planrechtsverfahren durchgeführt. Für das Straßenbauwerk wird durch SenStadt ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan nach § 22 Abs. 6 BerlStrG aufgestellt. Für das Querungsbauwerk unterhalb der Bahntrasse ist ein Planverfahren nach §§ 72 ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) erforderlich. Auf Grundlage des Senatsbeschlusses wird SenMVKU Planungsleistungen für Entwurfs- und Genehmigungsplanung in Zusammenarbeit mit SenStadt beauftragen. Die Leistungen sind für die Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans und für die Erstellung von Planfeststellungsunterlagen erforderlich.

Maßnahmen zur Verkehrsentlastung des Stadtraumes, zur Erschließung des Entwicklungsgebietes, zum Lärmschutz sowie zum Schutz denkmalgeschützter Bausubstanz und alle hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen werden in der Vorbereitung und Durchführung des Bebauungsplanverfahrens erarbeitet bzw. konkretisiert und beantwortet.

Die Bebauungsplanunterlagen werden die entsprechenden Angaben zu allen vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung enthalten. Die planfeststellungsersetzenden Inhalte des Bebauungsplans gemäß § 9 BauGB werden alle planerischen Probleme und rechtlichen Fragen umfassend behandeln und einer Lösung in Form einer einheitlichen Entscheidung zugeführt. Alle Maßnahmen, die in einem Bebauungsplan nicht festsetzungsfähig sind, bleiben dem ergänzenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten (siehe Punkt 6).

Die OuB ist Bestandteil der Rechtsverordnung für die Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick und damit planerisch gesetzt. Zusätzlich dazu wird nach dem Senatsbeschluss des Rahmenplans für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan für die OuB (voraussichtlich B-Plan 9-84) gefasst. Zur Sicherung der Planung dient die entwicklungsrechtliche Genehmigung von Vorhaben.

6. Für die Realisierung der OuB ist es notwendig, ein Kreuzungsbauwerk der OuB mit den Gleisanlagen der Deutschen Bahn InfraGO AG (DB InfraGO AG) herzustellen, sodass die OuB die Gleisanlagen unterqueren kann. Die DB InfraGO AG hat die Durchführung einer entsprechenden Baumaßnahme im Rahmen von Abstimmungsterminen zwischen DB InfraGO AG, SenStadt und SenMVKU abgelehnt und an das Land Berlin übertragen. Das Land Berlin wird neben der OuB als Verkehrsanlage selbst auch das Kreuzungsbauwerk herstellen. Dazu wird eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung mit der DB InfraGO AG geschlossen. Entsprechende Planungen zum Kreuzungsbauwerk sollen zeitnah begonnen werden. Als neu hinzukommenden Verkehrsweg hat der Vorhabenträger der OuB gemäß § 11 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen.

Das Kreuzungsbauwerk wird nicht über einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan, sondern über ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 22 Abs. 1 BerlStrG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG, planungsrechtlich gesichert.

7. Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand wird für die Vorbereitung und Durchführung des Bebauungsplanverfahrens mit planfeststellungsersetzenden Inhalten einschließlich der Zeit bis zur Erlangung des rechtskräftigen Bebauungsplans ein Zeitraum von mindestens 4 Jahren kalkuliert. Der Baubeginn wird für 2029 angestrebt. Für das Planfeststellungsverfahren des Kreuzungsbauwerks wird ein Zeitraum von mindestens 3 Jahren einkalkuliert mit dem Ziel des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2030. Abhängig ist dies aber wesentlich von den verfügbaren Planungskapazitäten bei der SenStadt sowie bei der SenMVKU, vom Ablauf des Planungsprozesses, des Bebauungsplanverfahrens sowie den erhobenen Einwendungen gegen den Bebauungsplan und eventuellen Klagen.

Zudem bestehen Abhängigkeiten mit der DB InfraGO AG, insbesondere in Bezug auf die technische und bauliche Realisierung des Kreuzungsbauwerks, die zugrundeliegende Kreuzungsvereinbarung, aber auch notwendige Sperrpausen der Gleise und deren Anmeldung während des Baus der OuB.

8. Auf der Basis der vorbereitenden Untersuchungen für den städtebaulichen Entwicklungsbereich, erster Vorplanungsentwürfe zur OuB sowie der Machbarkeitsuntersuchung zur Gleisquerung wurde von der WISTA.Plan GmbH als Entwicklungsträger ein Grobkostenrahmen ermittelt.

Für den Neubau der OuB vom Brandenburgplatz bis einschließlich Umbau des Stellingdamms und der Mahlsdorfer Straße bis Höhe Alte Kaulsdorfer Straße sowie den Neubau der kompletten Eisenbahnunterführung unter S- und Fernbahn ergeben sich Gesamtkosten von ca. 131 Mio. € (Basis: Baupreise IV. Quartal 2024).

Nicht einberechnet sind hierbei die Kostensteigerungen, welche sich durch die investive Veranschlagung auf den prognostizierten Fertigstellungstermin ergeben. Es werden deutliche Kostensteigerungen erwartet.

Die Maßnahme ist in der Investitionsplanung 2024 – 2028 des Landes Berlins mit Gesamtkosten von rund 46 Mio. € und einer ersten Rate in 2026 bei Kapitel 0740, Titel 72004 enthalten. Bei der Fortschreibung der Investitionsplanung ist beabsichtigt, eine

Erhöhung des Gesamtkostenrahmens der Maßnahme unter Berücksichtigung der im Budget der für Tiefbau zuständigen Senatsverwaltung zur Verfügung stehenden haushalterischen Mittel vorzusehen.

Sollte die OuB nicht realisiert werden, wovon auf Grund der in 2020 beschlossenen Rechtsverordnung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof nicht ausgegangen wird, müssten die städtebaulich-funktionale Konzeption sowie das Erschließungssystem für die das neue Stadtquartier grundlegend überarbeitet werden. Auf Grundlage einer überarbeiteten Planung könnten erst im Anschluss die Kosten für die Gesamterschließung des neuen Stadtquartiers geschätzt werden.

Anlagen:

Anlage 1 – Trassenverlauf OuB

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Gemäß § 10 Abs. 1 Satz 1 LHO folgen die aktuellen Angaben zur vorab dargestellten Straßenbaumaßnahme. Die Kosten für die Herstellung der Ostumfahrung Bahnhofstraße mit Knotenpunkten einschließlich Kreuzungsbauwerk zur Eisenbahnunterführung werden nach gegenwärtigem Kenntnisstand auf ca. **131.000.000 €** Bruttokosten geschätzt. Entsprechende Ausgaben in Kapitel 0740, Titel 72004 sollen im Rahmen der jahresbezogenen Einzelplanbudgets veranschlagt werden. Bei der Fortschreibung der Investitionsplanung ist vorgesehen, den Gesamtkostenrahmen der Maßnahme entsprechend zu erhöhen.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Für die Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen zur Ostumfahrung Bahnhofstraße (einschließlich Kreuzungsbauwerk) ist beabsichtigt, innerhalb des

Einzelplanbudgets und im Rahmen der Möglichkeiten und Maßgaben zusätzliche Personalmittel bereitzustellen.

Berlin, den 18. März 2025

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

.....

Regierender Bürgermeister

Christian Gaebler

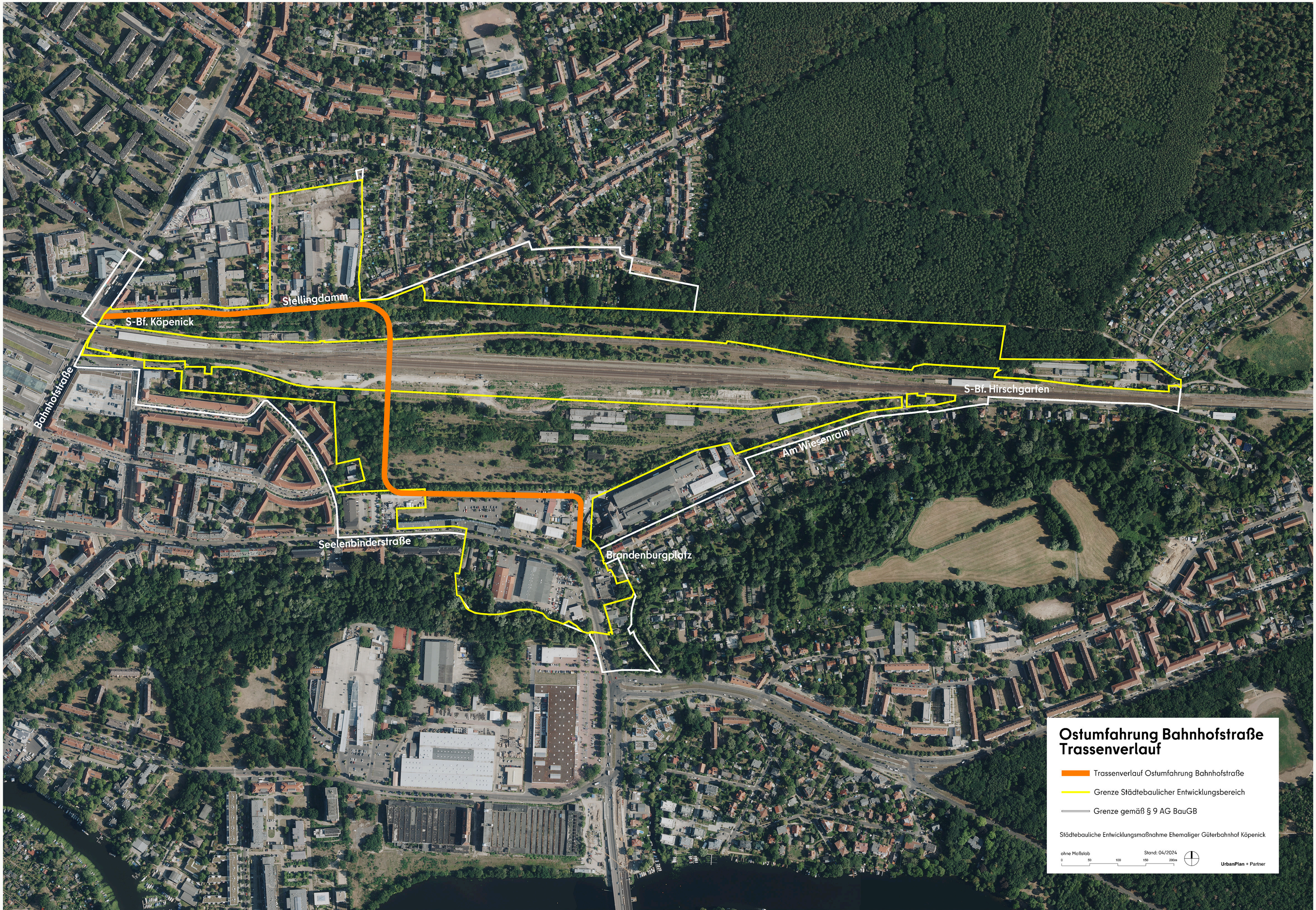
.....

Senator für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

Katharina Günther-Wünsch

.....

Senatorin für
die Senatorin für Mobilität,
Verkehr, Klimaschutz und Umwelt



Ostumfahrung Bahnhofstraße Trassenverlauf

- Trassenverlauf Ostumfahrung Bahnhofstraße
- Grenze Städtebaulicher Entwicklungsbereich
- Grenze gemäß § 9 AG BauGB

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

ohne Maßstab

Stand: 04/2024



UrbanPlan + Partner